Deutscher Bundestag **Drucksache 19/721**

19. Wahlperiode 12.02.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Victor Perli, Dr. Gesine Lötzsch, Lorenz Gösta Beutin, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/526 –

Kostenrisiken bei ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau

Vorbemerkung der Fragesteller

Die mögliche Insolvenz und die Klage gegen die Bundesregierung des Betreiberkonsortiums A1 mobil GmbH & Co. KG, die nach dem sogenannten A-Modell die Autobahn zwischen Bremen und Hamburg betreibt, war Thema in der letzten Sitzung des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages in der 18. Wahlperiode. Der anschließende Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (vgl. Ausschussdrucksache 18(15)4491) beantwortete nur einen Teil der Fragen, die verschiedene Mitglieder des Ausschusses an die zuständigen Bundesministerien in Bezug auf die Mauterhebung und die juristischen Auseinandersetzungen mit den Betreibergesellschaften gerichtet hatten.

Aus Sicht der Fragestellerinnen und Fragesteller sind wesentliche Informationen bezüglich Kostenrisiken für den Bundeshaushalt für dieses und andere Projekte der Öffentlich-Privaten Partnerschaft (ÖPP) der Öffentlichkeit und dem Parlament nicht mitgeteilt worden. Es ist zu befürchten, dass auch hier – wie bei vielen anderen ÖPP-Projekten – den Steuerzahlerinnen und Steuerzahlern höhere Kosten als ursprünglich prognostiziert entstehen.

1. Welche Forderungen in jeweils welcher finanziellen Höhe mit jeweils welcher Begründung macht die A1 mobil GmbH & Co. KG in der Klage gegen die Bundesregierung geltend, die der im Auftrag der Bundesregierung handelnden Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr am 19. September 2017 zugestellt wurde (vgl. Ausschussdrucksache 18(15)4491, S. 7)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 16 und 17 der Kleinen Anfrage „Drohende Insolvenz der ÖPP-Betreibergesellschaft „A1-Mobil“ (Bundestagsdrucksache 18/13633) verwiesen.

2. Wie ist der aktuelle Stand dieses Rechtsstreits (bitte stattgefundene sowie anstehende Gerichtstermine angeben)?

Ein erster Verhandlungstermin ist für Mai 2018 anberaumt.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 8. Februar 2018 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

3. Welche Banken oder anderen Finanzinstitutionen treten als Gläubiger gegenüber der A1 mobil GmbH & Co. KG bzw. gegenüber der Bundesregierung im Falle einer Insolvenz der genannten Betreibergesellschaft auf?

Zu Geschäftsbeziehungen der Projektgesellschaft A1 Mobil GmbH & Co. KG und deren Finanzierungspartnern kann die Bundesregierung keine Auskunft erteilen.

4. Wie hoch waren die Zahlungen des variablen Teilbetrags der Autobahnmaut an die A1 mobil GmbH & Co. KG im Zeitraum von einschließlich 2008 bis heute (bitte monatsweise aufschlüsseln)?

Die bis einschließlich 2016 für das Projekt verausgabten Mittel können dem aktuellen Bundeshaushalt entnommen werden (Daten für 2017 liegen noch nicht vor). Die unten tabellarisch nach Jahren aufgeschlüsselten Ausgaben ergeben sich dabei als Summe der anteiligen Vergütung Maut (einschließlich LKW ab 7,5 t) und etwaiger Kompensationen sowie zusätzlich beauftragter Leistungen.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
A 1 AK Bremen – AD Buchholz (in T€)	3.132	19.363	25.838	18.491	32.712	27.484	28.533	24.977	26.344

5. Wie soll der Betrieb des genannten Autobahnabschnitts im Falle einer Insolvenz des Betreiberkonsortiums sichergestellt werden, und welche finanziellen Risiken für den Bundeshaushalt bestehen in diesem Fall?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 21 und 22 der Kleinen Anfrage „Drohende Insolvenz der ÖPP-Betreibergesellschaft „A1-Mobil“ (Bundestagsdrucksache 18/13633) verwiesen.

6. Welche Forderungen in jeweils welcher finanziellen Höhe mit jeweils welcher Begründung macht die PANSUEVIA GmbH & Co. KG in ihrer Klage gegenüber der Bundesregierung geltend?

   Wie ist der aktuelle Stand der von der Bundesregierung beantragten Klageabweisung (vgl. Ausschussdrucksache 18(15)4491, S. 8)?

Die Pansuevia GmbH & Co. KG macht Ansprüche auf Mehrvergütung für verschiedene, nach ihrer Meinung außerhalb ihrer Risikosphäre liegende Sachverhalte geltend. Die Ansprüche wurden auftraggeberseitig als unbegründet zurückgewiesen. Zu laufenden Klageverfahren gibt die Bundesregierung aus grundsätzlichen Erwägungen keine öffentlichen Stellungnahmen ab.

7. Gibt es weitere Klagen von Seiten der Betreibergesellschaften gegenüber der Bundesregierung bezüglich höherer Zuweisungen aus Mauteinnahmen oder der Vertragsgestaltung im Rahmen von ÖPP-Projekten bei Bundesautobahnen?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 18/13633) zu den Fragen 25 und 26 der Kleinen Anfrage „Drohende Insolvenz der ÖPP-Betreibergesellschaft „A1-Mobil“ verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

8. Welche Kosten in welcher Höhe sind den beteiligten Bundesministerien bis jetzt für die juristische Auseinandersetzung mit den genannten Prozessgegnern entstanden?

Für ein im Zuge der Vorbereitung des Rechtsstreits beim Projekt A1 beauftragtes Rechtsgutachten zur Bewertung der Klage der A1 mobil GmbH & Co. KG sind bislang Kosten i. H. v. rd. 61 T€ angefallen.

9. Welche Haushaltsansätze wurden durch Ergänzungsvereinbarungen zu den Konzessionsverträgen mit privaten Betreibern von Bundesautobahnen in der Vergangenheit geändert, und um welche Beträge handelt es sich jeweils (vgl. Ausschussdrucksache 18(15)4491, S. 8)?

Mehrere in sehr engen zeitlichen Abständen erfolgte Änderungen der Grundlagen zur Erhebung der Lkw-Maut in 2008/2009 machten Vertragsanpassungen notwendig, da die Änderungen Einfluss auf die Vergütung der Konzessionsnehmer hatten (Begrenzung der Vergütung einerseits und Kompensation von ausgebliebenen Umgruppierungen innerhalb der Achs- und Schadstoffklassen andererseits). Die Verhandlungsergebnisse haben Anpassungen der voraussichtlichen Gesamtausgaben des Bundes erforderlich gemacht, die bei der A 8 (2013/2014), der A 4 (2015/2016) und der A 5 (2015/2016) entsprechend nachfolgender Übersicht abgebildet sind (in Mio. €).

ÖPP-Pilotprojekt	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
A 8 Augsburg/West-München/Allach	737	737	737	737	737	843	843	843	843
A 4 Herleshausen - Gotha	542	542	542	542	542	554	554	672	672
A 1 AK Bremen – AD Buchholz	1016	1016	1016	1016	1017	1003	1003	1003	993
A 5 AS Offenburg – Malsch	590	984	984	984	984	959	959	666	665

10. Warum kann das Abrechnungssystem der Autobahnmaut keinen Unterschied zwischen den verschiedenen Gewichtsklassen von LKW (LKW zwischen 7,5 t und 12 t sowie LKW schwerer als 12 t) machen, der entscheidend dafür ist, ob korrekte Zahlungen an die Betreiber erfolgen (www.sueddeutsche.de/wirtschaft/lkw-maut-neue-maut-panne-belastet-dobrindt-1.3660054)?

a) Seit wann ist dies der Bundesregierung bekannt?

b) Seit wann und wie hat die Bundesregierung darauf gedrängt, dass dies abgestellt wird?

c) Werden die den privaten Betreibern zustehenden Mauteinnahmen vom Bund zugewiesen oder vom Mautbetreiber Toll Collect direkt an die Konzessionsnehmer überwiesen?

Mit dem dritten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes vom 10. Juni 2015 (BGBl. I S. 922) wurde die Mautpflichtgrenze zum 1. Oktober 2015 von 12 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht auf 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht gesenkt. Das Mautsystem wurde entsprechend technisch angepasst. Seit dem 1. Oktober 2015 ist die 12-Tonnen-Grenze im Lkw-Mautsystem nicht mehr implementiert, so dass auch keine statistischen Auswertungen zu Fahrzeugen größer/kleiner 12 Tonnen erstellt werden können.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Da die Mautsätze nicht gewichtsabhängig gestaffelt sind und damit das zulässige Gesamtgewicht im Rahmen der Erhebung der Lkw-Maut keinen Einfluss auf die Mauthöhe hat, handelt es sich bei der 12-Tonnen-Grenze seit dem 1. Oktober 2015 nicht mehr um ein mauterhebliches Merkmal. Die Erfassung der 12-Tonnen-Grenze hätte einer ausdrücklichen gesetzlichen Regelung bedurft und wäre dem Ziel der Bundesregierung, die Bürokratiekosten für Bürger und die Wirtschaft zu senken, zuwider gelaufen.

Die den privaten Betreibern (Konzessionsnehmern) zustehenden Mauteinnahmen werden vom Bund zugewiesen, nicht von der Mautsystembetreibergesellschaft Toll Collect GmbH.

11. In welcher Höhe wurden Einnahmen aus der Autobahnmaut für LKW unter 12 t Gewicht bis heute an private Betreiber gezahlt, auf die diese keinen Anspruch hatten?

    Welche Beträge wurden jeweils unter Vorbehalt gezahlt (vgl. www.sueddeutsche.de/wirtschaft/lkw-maut-neue-maut-panne-belastet-dobrindt-1.3660054; bitte monatsweise ab Oktober 2015 nach Betreiber und einzelnem ÖPP-Autobahnprojekt ausweisen)?

12. Wie hoch waren insgesamt die Mauteinnahmen für LKW unter 12 t, die seit Einführung im Jahr 2015 erhoben wurden (bitte insgesamt und pro Jahr angeben)?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Wie bereits in der Antwort zu Frage 10 ausgeführt, ist eine exakte Auswertung zu Mauteinnahmen für Lkw zwischen 7,5 und 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht nicht möglich, weil gemäß der gesetzlichen Regelung im Bundesfernstraßenmautgesetz die 12-Tonnen-Grenze seit dem 1. Oktober 2015 nicht mehr im Lkw-Mautsystem implementiert ist.

13. Sieht die Bundesregierung einen möglichen Interessenkonflikt darin, dass die VINCI Concessions Deutschland GmbH als Gesellschafter mehrerer Betreibergesellschaften von Bundesautobahnen eine Tochter der VINCI-Gruppe ist, die wiederum über ihre Tochterfirma COFIROUTE SA Teilhaber des Mautsystems Toll Collect ist (www.sueddeutsche.de/wirtschaft/lkw-maut-neue-maut-panne-belastet-dobrindt-1.3660054)?

    Wenn ja, warum?

    Wenn nein, warum nicht?

Nein.

14. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung in Bezug auf den Verkauf von Forderungen aus Mauteinnahmen gegenüber dem Bund (bzw. Kredite der Gläubigerbanken der Autobahn-Betreibergesellschaften) an AURELIUS CAPITAL MANAGEMENT, LP, Davidson Kempner Capital Management LLC oder anderer Finanzinvestoren (vgl. www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/a1-mobil-hedgefonds-nehmen-autobahnbetreiber-ins-visier/v_detail_tab_print/20304332.html)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

15. Um welchen Betrag unterschreitet oder überschreitet das Volumen des ÖPP-Projekts auf der A 7 zwischen Göttingen und Bockenem barwertig die in der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zunächst kalkulierten Gesamtkosten für das ÖPP-Projekt (vgl. Pressemitteilung des BMVI vom 17. Februar 2017)?

16. Wurden zum Vergleich mit den im Rahmen des Vergabeverfahrens eingegangenen Angeboten privater Bieter unter Berücksichtigung etwaiger Projektänderungen die prognostizierten Kosten bei konventionellem Bau und Betrieb durch den Bund (Public-Sector-Comparator-Vergleichswert) fortgeschrieben?

    Wenn nein, warum nicht?

17. Wenn ja, um welchen Betrag unterschreitet oder überschreitet das genannte Projektvolumen barwertig diesen Vergleichswert?

Die Fragen 15 bis 17 werden auf Grund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die prognostizierten Daten des PSC wurden fortgeschrieben. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 14 bis 19 der Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/13093 verwiesen.

18. Welche Kritikpunkte des Bundesrechnungshofes an der Erstellung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für ÖPP-Projekte im Fernstraßenbau (www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/gutachten-berichte-bwv/berichte/langfassungen/2013-bwv-gutachten-wirtschaftlichkeitsuntersuchungen-bei-oeffentlich-privaten-partnerschaften-oepp-im-bundesfernstrassenbau/view) wurden bei der A 7 zwischen Göttingen und Bockenem berücksichtigt?

BMVI, BMF und BRH haben Einvernehmen zum weiteren Vorgehen bisher strittiger Punkte erzielt. Dieses ist Grundlage für das Vorgehen bei künftigen Projekten.

Aus vergaberechtlichen Gründen wurde für die abschließende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung bei der A7 die Methodik angewandt, die Grundlage der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung war.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333